DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Rapport d'analyse environnementale de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de protection des berges du fleuve Saint-Laurent dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde sur le territoire de la ville de Québec par la Ville de Québec

Dossier 3216-02-033

Le 10 novembre 2010

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

Révision de la numérotation des règlements

Veuillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1er janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet :	Monsieur François Delaître
Supervision administrative :	Monsieur Gilles Brunet, chef de service
Révision de textes et éditique :	Madame Marie-Ève Jalbert, secrétaire

SOMMAIRE

En juin 2009, la Ville de Québec a déposé, auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, un avis de projet concernant un projet de protection des berges du fleuve Saint-Laurent entre les lots 1 315 062 et 1 315 094 du cadastre de la Ville de Québec. Toutefois, en raison de différents délais rencontrés par l'initiateur pour la réalisation de l'étude d'impact, et compte tenu qu'il est impérieux d'assurer la sécurité des usagers d'une section de la piste multifonctionnelle de la promenade Samuel-de-Champlain qui longe les berges du fleuve Saint-Laurent dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde, la Ville de Québec a demandé qu'une section d'une longueur d'environ 193 mètres soit soustraite de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement conformément aux dispositions de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) afin de procéder à la mise en place d'une structure de stabilisation.

La piste multifonctionnelle de la promenade Samuel-de-Champlain est fortement achalandée. La Ville de Québec estime que le taux de fréquentation journalier de cette piste en saison estivale, soit de juin à août, se situe aux alentours de 5 000 utilisateurs par jour. Dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde, l'érosion des berges est telle que l'intégrité de la piste multifonctionnelle est menacée à court terme. Par endroits, la distance entre le haut de la berge et la piste multifonctionnelle n'est que de quelques dizaines de centimètres. D'ailleurs, des fissures longitudinales sont visibles, signes que la piste commence à être affectée. Si aucune intervention n'est réalisée dans les mois à venir, l'utilisation de la piste pourrait être interdite dès le printemps prochain. Si la piste devait être fermée, il est fort probable que le flot d'utilisateurs demeurerait tout de même élevé de par l'attrait du secteur. Les utilisateurs emprunteraient alors fort probablement le boulevard Champlain, artère routière passablement fréquentée par les voitures et les camions. La Ville de Québec serait dès lors aux prises avec une problématique importante de sécurité publique puisque le boulevard Champlain n'est pas conçu pour assurer une cohabitation sécuritaire entre les voitures, les camions et les autres types d'utilisateurs (cyclistes, marcheurs, patineurs, etc.).

La Ville de Québec désire donc procéder le plus rapidement possible à la mise en place d'un enrochement conçu en fonction des contraintes de marées, de courants, de vagues et de glaces.

L'analyse effectuée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en collaboration avec l'ensemble des experts consultés, permet de conclure que les travaux projetés sont justifiés et qu'ils sont acceptables sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet de protection des berges du fleuve Saint-Laurent dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde, sur le territoire de la ville de Québec par la Ville de Québec, soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré à la Ville de Québec.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail i

Sommaire iii

Liste des figures vii

Introduction 1

1. Le projet 1

1.1 Description de la catastrophe réelle ou appréhendée 1

1.2 Description du projet 3

1.3 Échéancier de réalisation 4

2. Analyse de la demande 4

2.1 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure 4

2.2 Analyse de la solution et ses impacts 4

2.2.1 Ingénierie de la solution de stabilisation retenue 5

2.2.2 Habitat du poisson 5

2.2.3 Qualité de vie 5

Conclusion 6

Références 8

Annexes 9

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : CARACTÉRISTIQUES DES SECTIONS NÉCESSITANT DES TRAVAUX DE STABILISATION À COURT TERME 4

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : VUE D'UNE SECTION DE LA PISTE MULTIFONCTIONNELLE AFFECTÉE PAR L'ÉROSION DES BERGES DANS LE SECTEUR DU PARC NOTRE-DAME-DE-LA-GARDE 2

FIGURE 2 : LOCALISATION APPROXIMATIVE DES SECTIONS NÉCESSITANT DES TRAVAUX DE STABILISATION À COURT TERME 3

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS 11

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 13

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de protection des berges du fleuve Saint-Laurent dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde, sur le territoire de la ville de Québec par la Ville de Québec.

En juin 2009, la Ville de Québec a déposé, auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, un avis de projet concernant un projet de protection des berges du fleuve Saint-Laurent entre les lots 1 315 062 et 1 315 094 du cadastre de la Ville de Québec, et ce, conformément à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) qui présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Ce projet de stabilisation des berges en bordure du fleuve Saint-Laurent est assujetti à cette procédure en vertu du paragraphe *b* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la réalisation de travaux de remblayage dans un cours d'eau visé à l'annexe A du règlement, le fleuve Saint-Laurent en l'occurrence, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de deux ans, sur une distance d'environ 600 mètres.

Toutefois, en raison de différents délais rencontrés par l'initiateur pour la réalisation de l'étude d'impact, et compte tenu qu'il est impérieux d'assurer la sécurité des usagers d'une section de la piste multifonctionnelle de la promenade Samuel-de-Champlain qui longe les berges du fleuve Saint-Laurent dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde, la Ville de Québec a demandé qu'une section d'une longueur d'environ 193 mètres soit soustraite de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement conformément aux dispositions de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) afin de procéder à la mise en place d'une structure de stabilisation en enrochement. Cet article mentionne que le gouvernement peut, sans avis, soustraire un projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée. Dans le cas où le gouvernement soustrait un projet de la procédure, ce dernier doit délivrer un certificat d'autorisation pour le projet et l'assortir des conditions qu'il juge nécessaires pour protéger l'environnement.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et des ministères consultés permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

1. LE PROJET

1.1 Description de la catastrophe réelle ou appréhendée

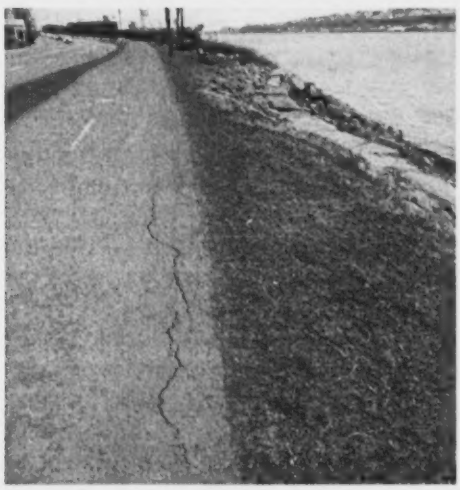
Tel que mentionné précédemment, la Ville de Québec désire procéder à des travaux de stabilisation des berges le long du fleuve Saint-Laurent afin de les protéger contre l'érosion. Ces berges sont notamment longées par le boulevard Champlain et par la piste multifonctionnelle de

la promenade Samuel-de-Champlain qui est fortement achalandée. En effet, selon la Ville de Québec, le taux de fréquentation journalier de cette piste en saison estivale, soit de juin à août, se situe aux alentours de 5 000 utilisateurs par jour (Ville de Québec, octobre 2010).

Dans le secteur, les berges sont composées de matériaux hétérogènes surtout de l'enrochement allant du gravier aux blocs d'une dizaine de tonnes. Les sections de berges non protégées sont surtout constituées de graviers et cailloux. On retrouve aussi de nombreux blocs de béton et des vestiges d'encaissement de bois (Ville de Québec, octobre 2010).

Dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde, l'érosion des berges est telle que l'intégrité de la piste multifonctionnelle est menacée à court terme. Par endroits, la distance entre le haut de la berge et la piste multifonctionnelle n'est que de quelques dizaines de centimètres. D'ailleurs, des fissures longitudinales sont visibles, signes que la piste commence à être affectée (voir la figure 1). Si aucune intervention n'est réalisée dans les mois à venir, l'utilisation de la piste pourrait être interdite dès le printemps prochain. À moyen terme, ce pourrait être le boulevard Champlain qui pourrait être affecté. Cependant, l'actuel projet global de stabilisation des berges devrait permettre de pallier cette problématique.

FIGURE 1 : VUE D'UNE SECTION DE LA PISTE MULTIFONCTIONNELLE AFFECTÉE PAR L'ÉROSION DES BERGES DANS LE SECTEUR DU PARC NOTRE-DAME-DE-LA-GARDE



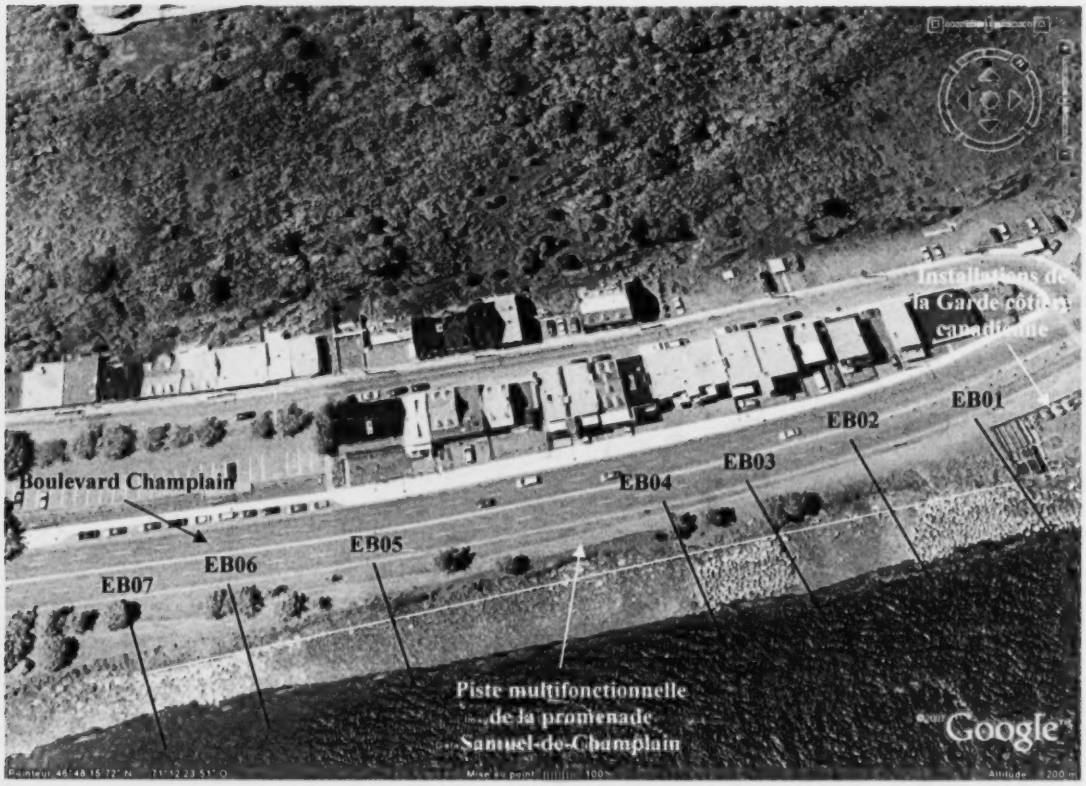
Tirée de Ville de Québec (octobre 2010)

Si la piste devait être fermée, il est fort probable que le flot d'utilisateurs demeurerait tout de même élevé de par l'attrait du secteur. Les utilisateurs emprunteraient alors fort probablement le boulevard Champlain, artère routière passablement fréquentée par les voitures et les camions. La Ville de Québec serait dès lors aux prises avec une problématique importante de sécurité publique puisque le boulevard Champlain n'est pas conçu pour assurer une cohabitation sécuritaire entre les voitures, les camions et les autres types d'utilisateurs (cyclistes, marcheurs, patineurs, etc.).

1.2 Description du projet

La Ville de Québec a analysé différentes options, dont la déviation de la piste cyclable. Pour des raisons de sécurité des usagers et de responsabilité civile, les différentes alternatives de déviation ont été abandonnées parce qu'elles impliquaient notamment la traversée du boulevard Champlain. La Ville de Québec désire donc procéder le plus rapidement possible à la mise en place d'un enrochement conçu en fonction des contraintes de marées, de courants, de vagues et de glaces. Le tronçon faisant l'objet de la présente analyse totalise environ 193 mètres, répartis en six sections successives, et s'étend vers le sud-ouest à partir des installations de la Garde côtière canadienne. La figure 2 montre ces sections situées entre les transects EB01 et EB07, alors que le tableau 1 précise les caractéristiques de chacune de ces sections.

FIGURE 2 : LOCALISATION APPROXIMATIVE DES SECTIONS NÉCESSITANT DES TRAVAUX DE STABILISATION À COURT TERME



Il est à noter que deux sections (EB01-EB02 et EB03-EB04) ont déjà été protégées par la Ville de Québec par des enrochements qui demeureront en place. Ces dernières sont incluses aux présents travaux puisque les enrochements sont instables et qu'il est donc requis d'intervenir en pied de pente. Leur inclusion aux présents travaux est justifiée puisqu'une fois les travaux de stabilisation complétés au niveau des secteurs adjacents, il serait alors impossible d'accéder au pied de ces deux enrochements en raison de la hauteur du talus (Ville de Québec, octobre 2010).

TABLEAU 1 : CARACTÉRISTIQUES DES SECTIONS NÉCESSITANT DES TRAVAUX DE STABILISATION À COURT TERME

Section	Longueur (m)	Description
EB01-EB02	22	Section partiellement protégée par des enrochements aménagés par la Ville de Québec en 1998.
EB02-EB03	31	Section qui comprend une berge en érosion sévère.
EB03-EB04	19	Section partiellement protégée par des enrochements aménagés par la Ville de Québec en 1998.
EB04-EB05	60	Section protégée en 2007 par des dalles de granit. Ces dalles seront retirées
EB05-EB06	28	Section qui comprend une berge en érosion sévère.
EB06-EB07	33	Section partiellement protégée par des enrochements et des blocs de béton. Les matériaux acceptables pour la stabilisation seront récupérés, les autres retirés.
Total	193	

Tableau adapté de Ville de Québec (octobre 2010)

1.3 Échéancier de réalisation

Les travaux devraient s'échelonner sur environ huit semaines et ceux-ci pourraient être réalisés dès l'automne 2010 ou au printemps 2011. Ils seront complétés au plus tard à la mi-juin 2011 afin d'interférer le moins possible avec la période de fort achalandage de la piste multifonctionnelle (Ville de Québec, octobre 2010).

2. ANALYSE DE LA DEMANDE

2.1 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure

Sur la base des informations présentées dans la demande de décret de soustraction de la Ville de Québec et d'une visite des lieux effectuée le 22 septembre 2010, il est clair que l'intégrité et l'utilisation sécuritaire de la piste multifonctionnelle sont remises en cause et qu'une intervention est requise dans de brefs délais. De plus, considérant qu'advenant la fermeture de la piste, ce qui est envisageable dès 2011 si rien n'est fait, la Ville serait fort probablement aux prises avec une sérieuse problématique de gestion de la sécurité des usagers de la piste, la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est jugée justifiée.

2.2 Analyse de la solution et ses impacts

L'analyse environnementale du présent projet a été réalisée en consultation avec la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches du MDDEP, le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ), le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) et le ministère de la Sécurité publique (MSP).

2.2.1 Ingénierie de la solution de stabilisation retenue

Selon l'expert du CEHQ consulté sur l'ingénierie des ouvrages proposés, les interventions de stabilisation prévues par la Ville de Québec sont acceptables et devraient donc assurer la stabilité des talus et donc le maintien du tronçon de la piste multifonctionnelle.

2.2.2 Habitat du poisson

Le secteur faisant l'objet des travaux est composé de matériaux hétérogènes et par des pierres de carapaces provenant d'anciens enrochements. Ces substrats offrent un habitat de faible qualité et de faible productivité. La Ville de Québec estime donc que les impacts sur l'habitat du poisson sont faibles.

Le MRNF estime également que le secteur touché est de faible intérêt. Par contre, il constitue une zone de transition entre un littoral artificialisé et des habitats de migration et d'alimentation de meilleure qualité pour plusieurs espèces. Ainsi, la représentante de ce ministère a demandé à l'initiateur d'intégrer davantage de végétaux, et ce, à partir de la pleine mer supérieure de marée moyenne (PMSMM) située à la cote 2,9 m. Elle a aussi demandé d'analyser la possibilité que les enrochements intègrent des paliers pour favoriser l'implantation des végétaux.

Il ressort de cette analyse que des enrochements intégrants des paliers auraient pour conséquence d'étendre la zone des travaux d'environ 2,5 mètres et donc d'augmenter l'empiètement dans le fleuve puisqu'il y a très peu pour ne pas dire pas d'espace en haut de talus. Un empiètement supplémentaire n'est pas recevable puisque l'objectif est de minimiser l'empiètement dans le milieu aquatique. De plus, de la végétation implantée à partir du niveau de la PMSMM serait exposée aux hautes eaux et aux glaces et la reprise végétale serait difficile à assurer. La Ville de Québec propose donc d'implanter de la végétation à partir de la cote 4,5 m, niveau à partir duquel la reprise végétale devrait être plus concluante en se basant sur ce qui a été observé ailleurs le long de la promenade Samuel-de-Champlain (Ville de Québec, octobre 2010). Le MDDEP et le MRNF sont en accord avec cette proposition qui est tout de même une bonification par rapport au concept initial d'enrochement selon lequel la végétation était implantée seulement à partir de la cote de 5,8 m.

Enfin, conformément à la demande du MRNF et du MDDEP, la Ville de Québec s'est engagée à faire un suivi sur trois ans pour s'assurer de la pérennité des aménagements réalisés et de la progression du pourcentage de recouvrement. Un protocole de suivi sera déposé avec la demande de certificat d'autorisation (CA) en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (Ville de Québec, octobre 2010).

2.2.3 Qualité de vie

Les travaux seront réalisés à l'automne ou au printemps. Il est prévu que les travaux pourront avoir lieu du lundi au samedi sans restriction d'heures.

Durant les travaux d'aménagement des enrochements, qui devraient durer environ cinq semaines, une voie de circulation sera retranchée sur environ 100 mètres pour permettre l'accès de la machinerie. La Ville prévoit mettre en place une signalisation routière adéquate pour assurer la sécurité dans le secteur (Ville de Québec, octobre 2010). Il y aura donc des impacts sur la fluidité du trafic, mais ceux-ci sont somme toute mineurs et acceptables.

La majorité des travaux sera réalisée à partir du haut du talus. Toutefois, en raison de la hauteur de ce talus, certaines interventions devront être réalisées à partir de la plage. Pour les travaux en pied d'enrochement, la machinerie travaillera à partir de la plage, à marée basse. Ainsi, selon l'horaire des marées, il est possible que des travaux soient réalisés de nuit. La Ville prévoit que les citoyens pouvant être affectés par ces travaux seront prévenus sur leur ampleur et leur durée (Ville de Québec, octobre 2010). Considérant que des travaux de nuit peuvent avoir lieu, mais que ceux-ci ne devraient pas durer longtemps, les impacts apparaissent acceptables.

Selon la réglementation actuelle, les travaux de nuit sont cependant interdits. La Ville de Québec précise qu'une demande de dérogation au règlement sur le bruit sera déposée, mais que ces démarches seront entreprises une fois que le contrat aura été octroyé au terme de l'appel d'offres. Le respect de la réglementation municipale sera vérifié lors du dépôt de la demande de CA en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. En effet, tel que stipulé dans le Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (Q-2, r. 1.001), toute demande de CA doit être accompagnée d'une attestation du respect de la réglementation municipale signée par le secrétaire-trésorier ou le greffier de la Ville de Québec.

CONCLUSION

La piste multifonctionnelle de la promenade Samuel-de-Champlain est fortement achalandée. Dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde, la distance entre le haut de la berge et la piste multifonctionnelle n'est que de quelques dizaines de centimètres à certains endroits. Si aucune intervention n'est réalisée dans les mois à venir, l'utilisation de la piste pourrait être interdite dès le printemps prochain. Si la piste devait être fermée, il est fort probable que le flot d'utilisateurs demeurerait tout de même élevé de par l'attrait du secteur. Les utilisateurs emprunteraient alors fort probablement le boulevard Champlain, artère routière passablement fréquentée par les voitures et les camions. La Ville de Québec serait dès lors aux prises avec une problématique importante de sécurité publique puisque le boulevard Champlain n'est pas conçu pour assurer une cohabitation sécuritaire entre les voitures, les camions et les autres types d'utilisateurs (cyclistes, marcheurs, patineurs, etc.). La Ville de Québec désire donc procéder le plus rapidement possible à la mise en place d'un enrochement sur une longueur d'environ 193 mètres conçu en fonction des contraintes de marées, de courant, de vagues et de glaces.

L'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de protection des berges du fleuve Saint-Laurent dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde sur le territoire de la ville de Québec de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a été effectuée à partir des commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. L'examen des documents fournis par l'initiateur de projet et des avis des experts permet de conclure que la présente demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement est justifiée et que les travaux prévus par la Ville de Québec sont acceptables sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet protection des berges du fleuve Saint-Laurent dans le secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde, sur le territoire de la ville de Québec soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré à la Ville de Québec à cet effet.

François Delaître
Biologiste, M. Env.
Chargé de projet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

VILLE DE QUÉBEC. *Demande de soustraction d'un projet à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement – Érosion des berges du boulevard Champlain – Secteur du parc Notre-Dame-de-la-Garde*, préparé par Cima+, octobre 2010, pagination multiple.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- Centre d'expertise hydrique du Québec;
- Ministère de la Sécurité publique – Direction régionale de la sécurité civile de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches et du Nunavik;
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune – Direction de l'expertise – Énergie-Faune-Forêts-Mines-Territoire de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2009-06-02	Dépôt de l'avis de projet concernant le projet global de protection des berges du fleuve Saint-Laurent.
2010-09-22	Visite de terrain.
2010-10-07	Réception de la version préliminaire de la demande de décret de soustraction et début de la consultation intra et interministérielle sur la justification et la nature des travaux.
2010-10-08	Réception d'informations complémentaires.
2010-10-27	Fin de la consultation et réception des commentaires finaux.
2010-11-04	Réception de la version finale de la demande de décret de soustraction intégrant les questions et commentaires émanant de la consultation intra et interministérielle.
2010-11-10	Réception d'un complément d'information à la demande de décret de soustraction (mandat de la Ville de Québec octroyé à Cima+ pour les démarches auprès du MDDEP).